



II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

ST 1: ABORDAGENS TEÓRICAS E METODOLÓGICAS SOBRE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

INTERVENÇÕES TEMPORÁRIAS PARA NOVOS ESPAÇOS PÚBLICOS NO CONTEXTO DA PANDEMIA: UMA PROPOSTA EM PATO BRANCO – PR

TEMPORARY INTERVENTION FOR NEW PUBLIC SPACES IN THE PANDEMIC CONTEXT: A PROPOSAL IN PATO BRANCO - PR

Eloá Júlia de Cezaro EIDT¹, José Ricardo da Rocha CAMPOS², Cristiane Maria Tonetto GODOY³,

Resumo:

A estrutura social da cidade é constituída de diversas relações, entre elas o uso exercido nos espaços públicos de lazer. O acesso a eles é garantido pela distribuição homogênea ao longo do tecido urbano e através da mobilidade, porém as falhas de alcance e circulação podem ser especialmente agravadas no contexto de pandemia, impactando na saúde e bem-estar dos moradores de regiões que não dispõem de locais de convívio. Dessa forma, foram identificados os espaços públicos de lazer disponíveis na cidade de Pato Branco, no sudoeste do Paraná, bem como o itinerário de transporte coletivo atuante no perímetro urbano durante a pandemia, avaliando as respectivas interações e suas lacunas. Como exercício teórico para a mitigação desse cenário, foram esboçadas propostas de medidas temporárias baseadas no urbanismo tático, discutindo aspectos positivos e dificuldades da apropriação coletiva em três tipologias urbanas: estacionamento coberto sem uso aos domingos, terreno vazio e uma rua larga e pouco movimentada.

Palavras-chave: Espaços Públicos. Transporte Coletivo. Urbanismo Tático. Pandemia.

1 Arquiteta e Urbanista, bolsista CAPES do PPGDR / UTFPR-PB; [e-mail eloaeidt@gmail.com](mailto:eloaeidt@gmail.com)

2 Engenheiro Agrônomo com mestrado em Produção Vegetal e Doutorado em Solos e Nutrição de Plantas.

Professor do Curso de Agronomia da UTFPR-PB e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional na linha de pesquisa Regionalidade e Desenvolvimento; e-mail jrcampos@utfpr.edu.br

3 Engenheira Agrônoma, Doutora em Extensão Rural, bolsista PNPB vinculada ao PPGDR/UTFPR-PB; guriaccr@hotmail.com



OBSERVADR





II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

Abstract:

The city's social structure is building in many relationships, among them the use of public spaces for leisure activities. Their access is guaranteed by its homogeneous distribution, however the extent of failure and circulation can be especially worsened in a pandemic context, impacting on people's health and well-being who live in zones without social spaces. Thus, the available public spaces were identified in Pato Branco, on the south-west of Paraná, as well as the existing public transport itinerary on the urban perimeter during the pandemic. As a theoretical exercise to minimize this scenario, temporary proposals based on tactical urbanism, presenting positive aspects and difficulties of collective appropriation on three typologies: covered parking without use on Sundays, vacant lot and a large and quiet street.

Keywords: Public Spaces. Collective Transport. Tactical Urbanism. Pandemic.

INTRODUÇÃO

Pautas de humanização da cidade emergiram na discussão urbanística na segunda metade do século XX, resgatando a apropriação do espaço público como uma de suas vias (JACOBS, 2011; GHIL, 2015). Entre as adversidades para a efetivação dessa proposição, encontram-se o posicionamento dos respectivos locais na malha urbana e vácuos de mobilidade, especialmente no que diz respeito ao transporte coletivo (GOMIDE, 2006; ANDRADE; BAPTISTA, 2015).

Dessa forma, a presente proposta tratou sobre os espaços públicos de lazer e suas associações com a mobilidade urbana, destacando implicações da restrição de acesso sobre as características de uso dos mesmos, baseada em apontamentos de autores como Jacobs (2011), Ghil (2015), Gomide (2006) e Andrade e Baptista (2015). Como estudo de caso, foi avaliado o posicionamento dos espaços públicos de lazer do município de Pato Branco e comparados com a densidade populacional, distribuição de renda e, especialmente, os itinerários de transporte coletivo disponíveis no contexto de pandemia.

Com o objetivo de explorar alternativas de saúde e bem-estar para a população, especialmente no período pandêmico, bem como possibilidades de estratégias de planejamento urbano para as áreas menos favorecidas em termos de opções de locais de lazer coletivos e deslocamento, foram propostas apropriações temporárias de urbanismo tático em três diferentes tipologias, considerando fatores positivos e dificuldades de cada sugestão. Os espaços de intervenção incluem áreas subutilizadas existentes na malha urbana, como lotes vazios, estacionamentos cobertos de uso privado nos dias da semana, porém livres aos domingos, e ruas largas com pouco tráfego podem ser transformados em ambientes lúdicos acessíveis, atuando como uma ferramenta de mitigação pontual. Cabe ressaltar, apesar disso, o caráter provisório dessas medidas, o que não isenta o poder público de intervenções complementares e de maior abrangência a médio e longo prazo.



OBSERVADR

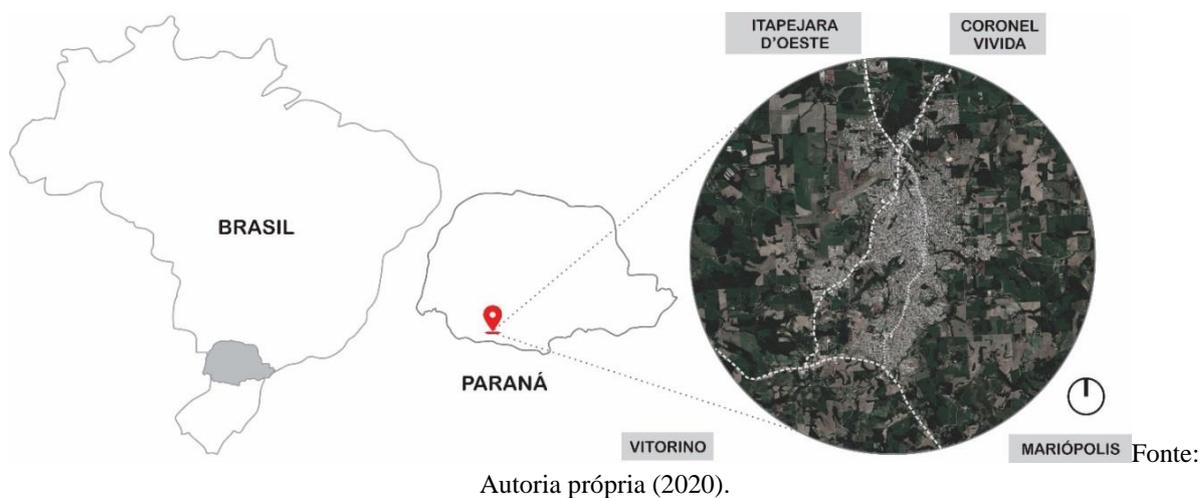




Aspectos Metodológicos

Localizado no sudoeste do estado do Paraná, o município de Pato Branco (Figura 01) apresenta população estimada de 80 mil habitantes (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2020) e economia diversificada entre produção agrícola, comércio e serviços de saúde, educação e tecnologia. A formação da cidade é relativamente recente, datada da década de 1950 e, portanto, apresenta característica de rápido crescimento (KUNEN et al., 2019).

Figura 01 – Mapa de localização do município de Pato Branco – PR.



O presente estudo reuniu informações sobre a importância social do acesso aos espaços públicos de lazer, abordando questões relacionadas à mobilidade urbana e o transporte coletivo, bem como uma proposta de exercício teórico que, através de intervenções temporárias, pode configurar uma alternativa capaz de amenizar o cenário das regiões de Pato Branco que reúnem poucas opções de áreas de lazer compartilhadas e restrições quanto à cobertura do transporte coletivo, especialmente no atual contexto de pandemia.

Para tanto foi consultada a literatura especializada sobre espaços públicos e mobilidade urbana, bem como das soluções de urbanismo tático e suas possibilidades de aplicação no cenário pandêmico. Como objeto de análise, foram consultados mapas temáticos e mapas base do município de Pato Branco, disponibilizados pela Secretaria de Planejamento Urbano⁴, bem como informações da Prefeitura Municipal relacionadas aos espaços públicos de lazer disponíveis e os itinerários do transporte coletivo municipal.

Foram sobrepostas as informações de espaços públicos disponíveis no município patobranquense que dispõem de estruturas mínimas de lazer, com os trajetos de transporte coletivo local durante a pandemia. Considerando o raio de abrangência de 500 metros apontado por Ghel (2015) como

⁴ Cabe ressaltar que atualmente o Plano Diretor de Pato Branco está passando por nova revisão, conforme prazo estabelecido pela normativa, porém, os mapas temáticos atualizados serão disponibilizados para consulta pública apenas quando da finalização do processo.



II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

ideal para percursos peatonais, contabilizaram-se quantas e quais linhas de transporte coletivo atendiam aos equipamentos determinados. Assim, foi possível identificar as áreas menos favorecidas por esses serviços, e outras relações espaciais concordantes ou discordantes das proposições apontadas pelos autores consultados.

A partir disso, foram sugeridas intervenções temporárias em três diferentes locais da cidade de Pato Branco, sendo eles uma área de estacionamento, um lote vazio e uma rua larga com pouco movimento, identificados através de imagens de mapa de satélite atualizadas no Google Earth e visitas in loco. Foram desenvolvidos esquemas gráficos para representar o resultado das apropriações sugeridas e avaliados os aspectos positivos e dificuldades para a apropriação de cada tipologia.

Espaços públicos e mobilidade urbana

A proposta de humanização das cidades emergiu dentro do urbanismo na segunda metade do século XX, quando se evidenciaram as consequências decadentes das propostas modernistas alicerçadas em um desenho urbano predominantemente monofuncional e rodoviarista. Entre as sugestões apontadas para tornar o ambiente citadino mais seguro, vivaz e sustentável, destacou-se o resgate do espaço público como palco da ação social e propulsor da apropriação da cidade pelos indivíduos que nela vivem (JACOBS, 2011; GHREL, 2015).

A garantia do serviço público de lazer é parte da função social urbana e assegurada pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), uma vez que sua efetivação conforma um exercício de diversidade e reafirma o preceito de pertencimento e valor social (GOMIDE, 2006). Apesar da relevância do local público lúdico na cidade ser incontestável, a sua caracterização pode abranger diversos formatos e estruturas, desde atividades físicas, esportivas, infantis, contemplativas, ou ainda, de passagem. O traço comum dos referidos ambientes que se pretendem capazes de atender às demandas da complexa trama social urbana se traduz no dinamismo, alcançado, por exemplo, através da disposição de equipamentos heterogêneos, da valorização do pedestre e da prerrogativa de segurança (ANDRADE; BAPTISTA, 2015; GHREL, 2015).

Contudo, aspectos de dificuldades tanto de acesso a esses espaços quanto de mobilidade, aliados ao viés da valorização seletiva, indicam predominância frequente das áreas de lazer voltadas ao público de média e alta renda, o que reforça cenários de segregação espacial (GOMIDE, 2006; ANDRADE; BAPTISTA, 2015).

No município de Pato Branco é possível avaliar a distribuição de renda e densidade populacional em relação à distribuição de espaços públicos que possuem alguma infraestrutura de lazer como academia ao ar livre, pista de caminhada e/ou playground, na Figura 02.

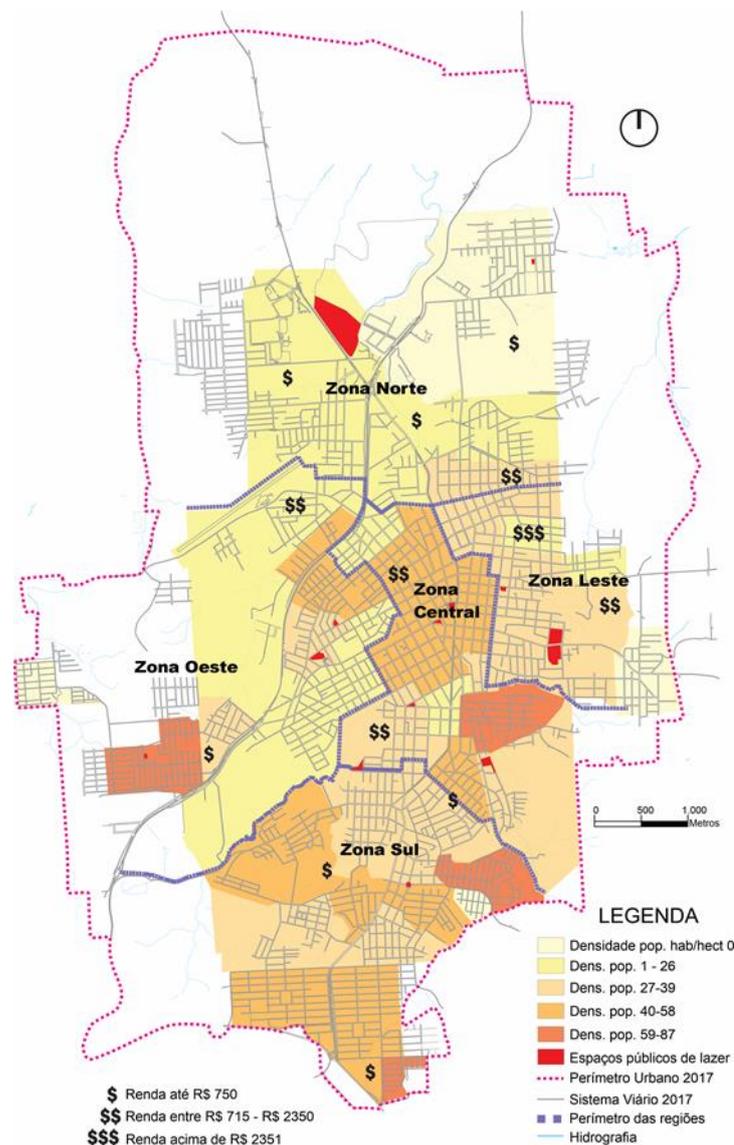


OBSERVADR





Figura 02 – Mapa de densidade, distribuição de renda e espaços públicos de lazer em Pato Branco – PR.



Fonte: Modificado de Mapa de Renda e Mapa de Densidade Real (2020).

A partir da Figura 02 é possível identificar duas áreas de lazer públicas que contam com maior área em comparação às outras, sendo respectivamente, dois terrenos que integram o Complexo Poliesportivo Municipal Frei Gonçalo e o Largo da Liberdade, localizados na zona leste, que apresenta também a maior taxa de renda do município, e o Parque Ambiental Vitório Piassa na



II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

zona norte. As características de densidade são, em sua maioria, discrepantes em relação ao posicionamento dos espaços lúdicas, sendo a zona central a única região que apresenta alta taxa de densidade e maior número de opções de áreas de lazer públicas e com infraestrutura. As zonas sul e oeste apresentam-se como as localidades de maior densidade depois da região central, porém os espaços existentes apresentam pequenas áreas. Esse cenário sugere a predominância de áreas de lazer direcionadas ao público de média e alta renda, apontado por Gomide (2006) Andrade e Baptista (2015). Cabe ainda ressaltar que está em curso o processo de licitação de praças para quatro bairros das zonas sul, oeste e norte.

Uma das premissas do espaço público remete a interação social diversa, de pessoas conhecidas a estranhos. Todavia, a efetivação dessa prática nos ambientes urbanos atuais apresenta desafios, uma vez que a reserva é considerada um mecanismo de autopreservação e em última instância, sobrevivência, especialmente em se tratando das grandes cidades. O contato pressuposto difere então de um cenário inerentemente positivo, e carrega em si a possibilidade de ser hostil, principalmente quanto a grupos minoritários ou considerados indesejáveis por parte da população (ANDRADE; BAPTISTA, 2015).

Compreender a dinâmica de uso dos espaços públicos em cidades de maior porte perpassa, portanto, pela medição de poder, ou seja, onde a predominância de frequentadores do referido ambiente reflete as características da vizinhança, ocorre a definição de um estilo específico de ocupação e a consequente inibição de diferentes grupos. No caso brasileiro, esse fenômeno é ainda agravado pela desigualdade latente, e inclui também lacunas na mobilidade urbana que dificultam o acesso de parte da população aos serviços sociais básicos de saúde e lazer, restringindo-as às infraestruturas disponíveis dentro da abrangência da circulação pedonal diária (GOMIDE, 2006; ANDRADE; BAPTISTA, 2015; GONÇALVES; RIBEIRO, 2018).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) estabeleceu prioridade ao fomento do transporte não motorizado ou ativo nas cidades brasileiras, e encontra-se em consonância com os princípios de mobilidade sustentável, que, entre outras recomendações, reforça o uso de modos de circulação que permitam o acesso à cidade com impactos mínimos ao meio ambiente (CRUZ; PAULINO, 2019). É possível relacionar tais proposições com a ideia de cidade humanizada tratada anteriormente, sem apresentar justificativas para as omissões concernentes aos vácuos de ingresso, e sim no sentido de indicar possibilidades de valorização da escala local e pedonal, desde que a mesma não seja compulsória.

Diversos estudos utilizam o parâmetro de 500 metros sugerido por Ghel (2015) como uma distância ideal entre equipamentos para ser percorrida a pé. Sua determinação pode, contudo, apresentar variações de acordo com as características locais, a exemplo da irregularidade do terreno, da atratividade do entorno, da existência de obstáculos físicos ou de proteção. A própria rua representa um grande espaço público, que pode ser usado para o lazer desde que apresente os requisitos de segurança e atratividade.

São apresentadas na Figura 03 as linhas do atual serviço de transporte coletivo⁵ e a localização

⁵ Para a confecção do Mapa 03 foram considerados os itinerários do transporte coletivo municipal relativos ao mês de julho de 2020, recorte temporal que abrange as especificações extraordinárias do período de pandemia.



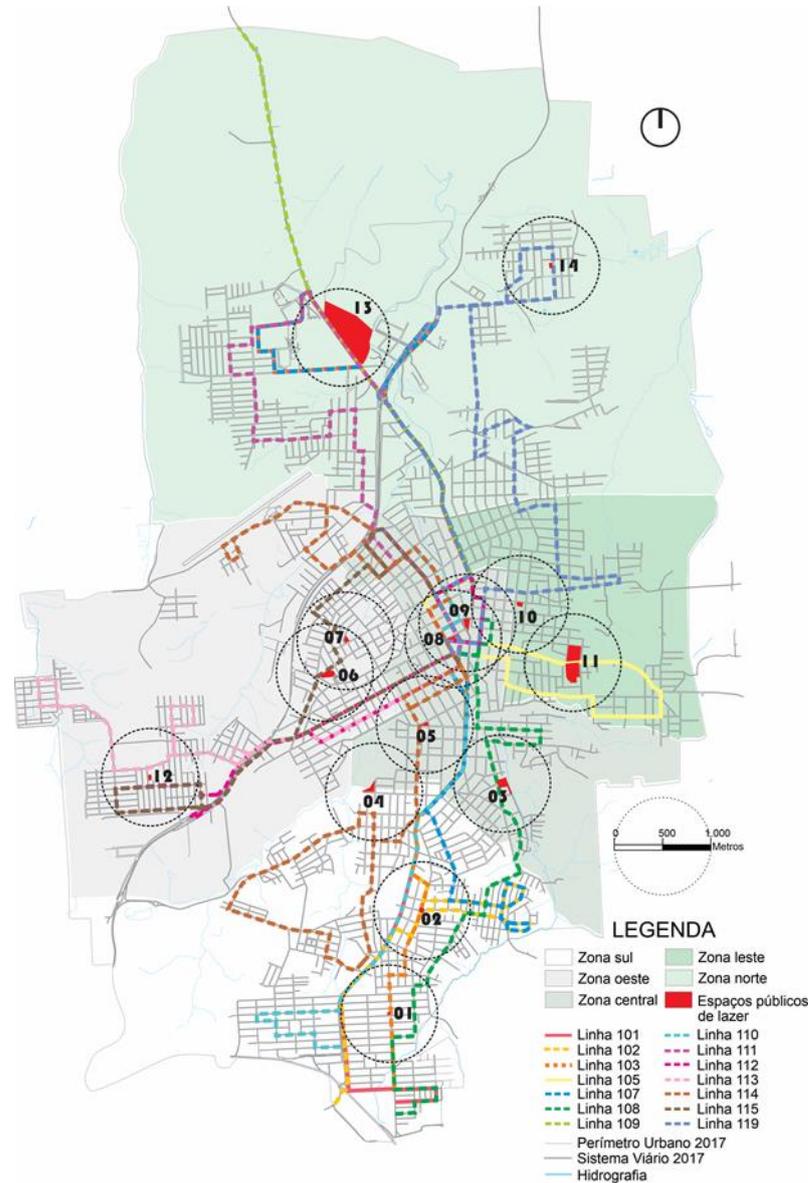
OBSERVADR





dos principais espaços públicos de lazer⁶ na cidade de Pato Branco, que variam de praças de bairros a parques ambientais.

Figura 03 – Mapa do itinerário de transporte coletivo em julho de 2020 e a distribuição dos espaços públicos de lazer nas regiões de Pato Branco – PR



Referências

Fonte: Adaptado de Mapa Base (2017) e TUPA (2020)

Conforme a Figura 03, a maior parte dos locais públicos de lazer que dispõem de alguma infraestrutura no município, pode ser alcançados por pelo menos uma linha do transporte coletivo dentro do raio de abrangência proposto de 500 metros. As praças centrais apresentam o

6 Foram considerados apenas os espaços que dispunham de no mínimo dois equipamentos de lazer diferentes, como playground, pista de caminhada, academia ao ar livre e/ou similares.



II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

maior número de opções de acesso através da modalidade de transporte avaliada, contudo os dois locais com maior área e diversidade de atividades posicionam-se fora do centro, nos pontos 11 e 13.

Para esclarecer a sobreposição das rotas do transporte coletivo patobranquense, a Tabela 01 demonstra quantas e quais linhas estão sob o raio de abrangência pedonal de 500 metros de cada espaço de lazer avaliado, contabilizando um total de catorze trajetos.

Tabela 01 - Linhas de transporte coletivo que acessam os espaços públicos de lazer em Pato Branco no mês de julho de 2020

Espaço público	Linha dentro do raio de 500m	Σ de linhas
01 - Praça do Bairro Alvorada	101, 102, 103, 108 e 110	05
02 - Praça da Rotatória Bairro Sudoeste	101, 102, 103, 107, 108 e 110	06
03 - Parque Cecília Cardoso	101, 102, 103, 107, 108 e 110	06
04 - Parque Linear Caminhos do Ligeiro	114	01
05 - Praça Bairro Santa Terezinha	101, 102, 103, 107, 110, 112, 113 e 114	08
06 - Praça Bairro Jardim Primavera	112, 113 e 115	03
07 - Parque Ambiental Rio das Pedras	115	01
08 - Praça da Prefeitura	todas	14
09 - Praça Presidente Vargas (Central)	todas	14
10 - Praça do Teatro Naura Rigon	101, 102, 103, 105, 107, 108, 109, 111, 112, e 119	10
11 - Complexo Poliesp. Munic. Frei Gonçalo e Largo da Liberdade	105	01
12 - Praça do Bairro Planalto	112, 113 e 115	03
13 - Parque Ambiental Vitório Piassa	101, 102, 107, 109 e 111	05
14 - Praça do Bairro São Francisco	119	01

Fonte: Autoria própria (2020)

Com a somatória das linhas, é possível identificar quatro espaços que abrangem apenas um itinerário de transporte coletivo em até 500 metros, ou seja, são áreas que apresentam caráter de atendimento no nível do bairro. É importante ressaltar que o ponto número 11 representa o complexo de maior diversidade de atividades do município, possuindo desde quadras poliesportivas, pistas de caminhada, pista de skate, playground e um centro aquático, apesar de ser atendido por somente uma linha de transporte coletivo de segunda a sexta-feira. Aos sábados o referido trajeto também não é executado a partir do meio-dia.

As áreas número 08 e 09 são praças do centro da cidade e contempladas por todas as linhas de transporte coletivo, o que favorece sua ampla utilização e reforça a proposição de mobilidade sustentável defendida por Cruz e Paulino (2019). A necessidade do uso de transporte particular



II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

para acessar outros espaços importantes, é, contudo, uma discrepância dos preceitos de inclusão apontados por Gomide (2006), Andrade e Baptista (2015), e Gonçalves e Ribeiro (2018), assim como das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em decorrência do atual contexto de pandemia encontra-se vetada a circulação do transporte coletivo no município de Pato Branco aos domingos e feriados, sendo permitido o deslocamento de segunda a sábado no período das 6h até às 20h (PATO BRANCO, 2020). Dessa forma, o acesso aos espaços públicos de lazer pelo referido meio se torna ainda mais limitado justamente aos finais de semana, quando a disponibilidade de tempo livre se intensifica, reforçando a necessidade de proporcionar diferentes opções para a manutenção da saúde e bem-estar da população dentro da abrangência pedonal.

Intervenção temporária como alternativa para novos espaços na pandemia

Tendo em vista as dificuldades apontadas no que diz respeito ao transporte coletivo e espaços públicos de lazer no contexto pandêmico, o urbanismo tático pode representar um caminho de interpretação flexível em relação a apropriação da cidade. Suas premissas contemplam intervenções temporárias, de baixo custo e que podem ser executadas pela própria população, não excluindo ações originárias da iniciativa pública e não restritas aos espaços públicos convencionais, como praças e parques. A abordagem propõem novos usos para áreas que podem ser consideradas subutilizadas na cidade, como ruas largas, calçadas, espaços de estacionamentos e lotes vazios, e intui sinalizar um problema, apresentar soluções provisórias, ou ainda, ser a fase inicial de uma intervenção escalável (PFEIFER, 2013; BARATA; FONTES, 2016).

No ano corrente, transformações em escala global estão sendo impulsionadas pela pandemia do coronavírus SARS-CoV-2, indicado como predominantemente urbano, pois as cidades concentram 95% dos casos, dadas as características de transmissão e contágio (ONU-HABITAT, 2020). Em tempos de revisão de comportamentos e formas de interação, o uso dos espaços públicos também apresenta mudanças especialmente no sentido de incorporar aspectos para a manutenção das condições de saúde (BEZERRA; CUNHA JÚNIOR, 2020).

Uma pesquisa recente comparou as alterações no uso dos espaços públicos antes e depois da suspensão das medidas de confinamento em quatro cidades da Dinamarca, três delas com aproximadamente 60 mil habitantes (Horsens, Helsingør e Svendborg) e a capital Compenhagen, que conta uma população de cerca de 650 mil pessoas. Os resultados apontam para uma maior ocupação dos espaços públicos após a reabertura do que no período anterior, especialmente aqueles que contam com infraestruturas para atividades específicas. Houve um aumento significativo de pessoas idosas e crianças utilizando as áreas públicas de lazer no segundo momento avaliado e, além disso, alterou-se a tipologia das atividades desempenhadas, sendo reduzido o tempo de passagem pela área e ampliada a permanência para ocupações físicas, lúdicas e de ócio lembrete (GHEL, 2020, tradução nossa).

O levantamento aponta ainda que o próprio êxito da procura pelo espaço público de lazer e sua atmosfera de descontração dificultam a efetivação do cumprimento das medidas de distanciamento recomendadas durante a pandemia, porém avisos e elementos gráficos distribuídos pelos locais colaboram para o lembrete (GHEL, 2020, tradução nossa). De modo complementar, outros estudos reforçam que o contágio viral é potencializado em lugares



OBSERVADR





fechados e com atividades intensas, apresentando locais ao ar livre como sendo de baixo risco de transmissão (LINDE, 2020).

Considerando a conjuntura atual no município de Pato Branco, em que frequentar espaços públicos de lazer é permitido, desde que se mantenha o uso constante de máscara, distanciamento de cerca de dois metros e demais recomendações, a ocupação tática pode apresentar alternativas temporárias para o bem-estar da população das áreas adensadas e que dispõem de poucas opções de recreação compartilhada.

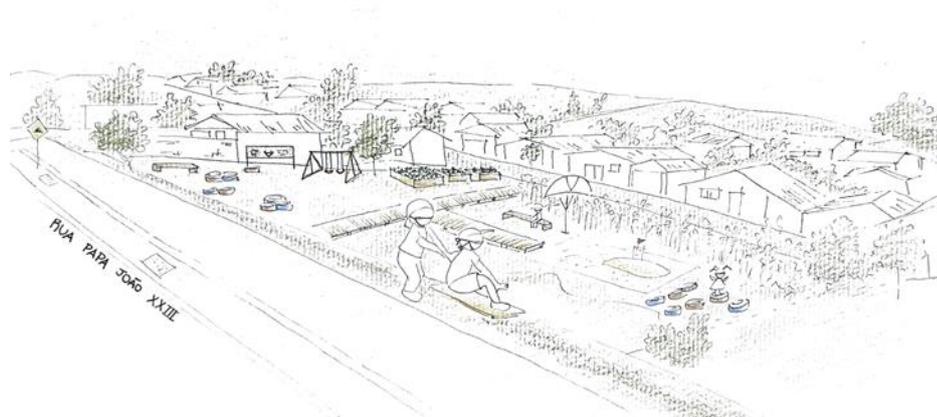
A mutabilidade é uma característica do ambiente urbano, o que faz com que espaços inicialmente projetados para determinados fins possam ser apropriados de formas diferentes, contemplando desde adaptações nos próprios ambientes públicos, ressignificação das áreas privadas como públicas ou semi-públicas, ou ainda, utilização dos espaços residuais (PIZARRO, 2014).

Tipologias de intervenção

Com base nos preceitos supracitados, foram desenvolvidas propostas de intervenção em três diferentes sítios: um lote vazio, um estacionamento de supermercado não utilizado aos domingos e uma rua larga com pouco trânsito. Também foram avaliados prós e contras de cada tipologia.

Tipologia 01: Lote vazio. A proposta foi desenvolvida em um terreno de 950 m² localizado no Bairro Alvorada, na Rua Papa João XXIII.

Figura 04 – Proposta de intervenção em lote vazio no Bairro Alvorada.



Fonte: Autoria própria (2020)

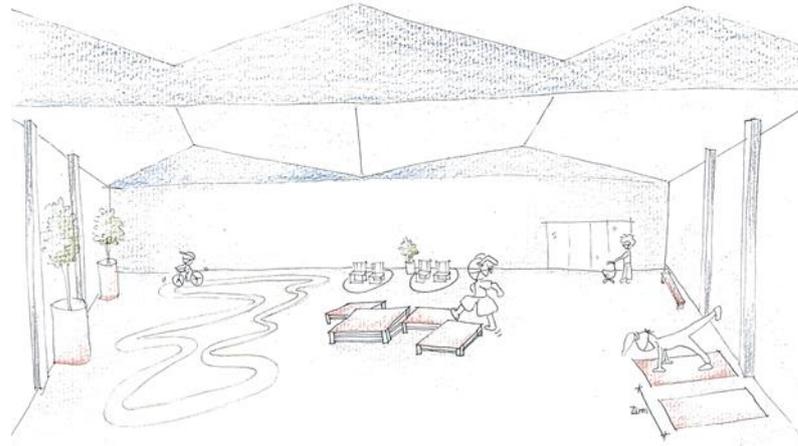
Entre os aspectos positivos destacam-se a posição central no bairro e a topografia do terreno, em que a maior parte se configura em um platô e o desnível existente pode ser explorado para recreação. A ausência de piso e pavimentação pode ser uma dificuldade para a acessibilidade, além de não apresentar controle prévio e segurança em relação à rua. Já a disponibilidade de solo



faz com que tenha aptidão para implantação de canteiros ou horta comunitária, que podem ser elaboradas com madeiras de descarte ou pallets, atividades infantis de solo como caixa de areia.

Tipologia 02: Estacionamento coberto. Proposição para o estacionamento do supermercado Super Pão, no Bairro Vila Esperança, com uma área de aproximadamente 5500m².

Figura 05 – Proposta de intervenção no estacionamento coberto do Super Pão.

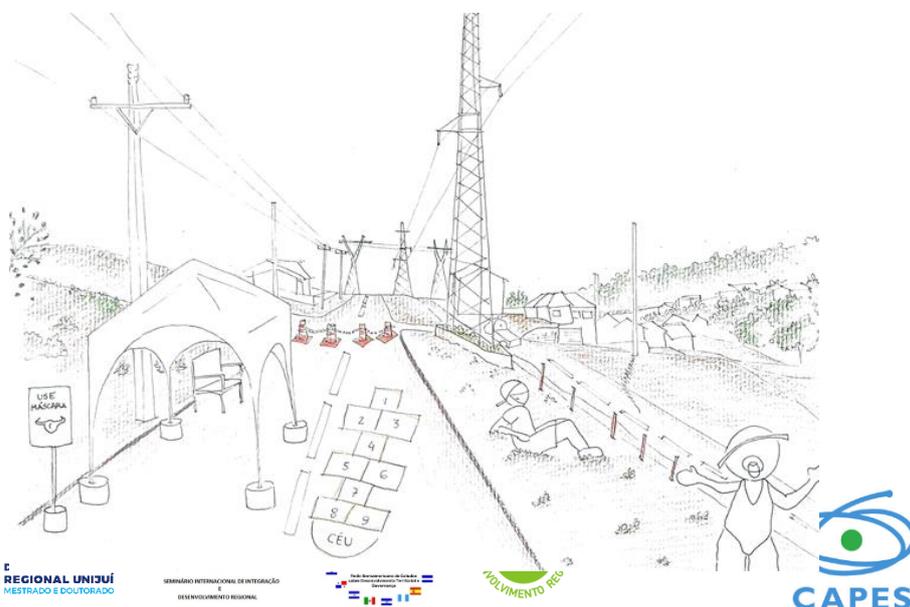


Fonte: Autoria própria (2020)

Apresenta a potencialidade de piso e cobertura existentes, garantindo a acessibilidade e proteção das intempéries, e de portão de entrada, o que aumenta a segurança. Entre as desvantagens destacam-se a utilização concentrada apenas em um dia da semana e a necessidade de desmontar a estrutura de lazer ao final do domingo, para garantir o funcionamento da função original. Podem ser utilizadas mesas e cadeiras soltas, tapetes e tecidos para delimitação de espaços e distanciamento adequado, e atividades recreacionais de superfícies marcadas através de fitas ou giz.

Tipologia 03: Rua larga com pouco tráfego. Sugestão de intervenção na Rua das Torres, Bairro São Luiz.

Figura 06 – Proposta de intervenção na Rua das Torres.





II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

Fonte: Autoria própria (2020)

A referida rua apresenta duas pistas em cada sentido, com uma ampla área de canteiro central, cuja utilização residencial possibilitaria a interrupção de um dos sentidos aos finais de semana. Entre as vantagens elencam-se a área pública ampla contemplada pela via, espaços intercalados de pavimentação e canteiro com grama que favorecem a multiplicidade de atividades, sem detrimento da acessibilidade. As dificuldades apontam para a necessidade de demarcação temporária para segurança, que pode utilizar de vasos com vegetação, placas e fitas de proteção, bem como a exposição ao clima, minimizada através de guarda-sóis e tendas, por exemplo. Além disso, a característica das estruturas também deve ser temporária, considerando o uso misto da via, preconizando mesas e bancos soltos, que também podem ser distribuídos de acordo com as prerrogativas de saúde.

Considerações Finais

As zonas sul e oeste apresentam-se como as localidades de maior densidade e menor disponibilidade de áreas de lazer, sendo os dois espaços com a maior área posicionados na zona leste e norte, o que indica o favorecimento das áreas de média e alta renda nesse quesito.

Em relação a abrangência do transporte coletivo em Pato Branco, todas as linhas avaliadas passam pela região central, o que permite que os espaços públicos de lazer dessa área sejam os mais acessíveis. Não obstante, é importante reavaliar a proporção de impacto dos locais que contam com infraestrutura diversificada e, portanto, grande potencial, mas que atuam apenas na escala do bairro. Uma das maneiras de aumentar sua abrangência pode ser pela implantação de novos itinerários de transporte coletivo.

As intervenções temporárias se mostram alternativas viáveis para possibilitar novos espaços de lazer comunitários, desde que avaliadas as respectivas particularidades de cada área abordada, definindo o conjunto de atividades apropriadas de acordo com a infraestrutura disponível.

Referências

ANDRADE, Luciana T. de; BAPTISTA, Luís V. Espaços públicos: interações, apropriações e conflitos. **Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, v.29, p. 129-146, 2015. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/1300/1141>. Acesso em: 25 jun. 2020.

BARATA, Aline Fernandes; FONTES, Adriana Sansão. Urbanismo tático: experiências temporárias na ativação urbana. In: HABITAR 3., 2016, Minas Gerais. **Anais do Fórum**. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/331716142_Urbanismo_Tatico_experiencias_temporarias_na_ativacao_urbana. Acesso em: 13 jul. 2020.



OBSERVADR





II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1-5. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 14 jul. 2020.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 04 jan. 2012. Seção 1, p. 1-3. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 14 jul. 2020.

BEZERRA, Mariana Andrade; CUNHA JÚNIOR, Moisés Ferreira. Cidades, espaços públicos e comportamento: discussões sobre o cenário urbano no contexto de pandemia global. **Site Observatório das Metrópoles**. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. São Paulo, 11 jun. 2020. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/cidades-espacos-publicos-e-comportamento-discussoes-sobre-o-cenario-urbano-no-contexto-de-pandemia-global/>. Acesso em: 14 jul. 2020.

CRUZ, Silvia Stuchi; PAULINO, Sônia Regina. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**. v.11, 2019. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/Urbe/article/view/25392>. Acesso em: 05 jul. 2020.

GHEL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GHEL. **Public Space & Public Life during COVID 19**. 2020. Apresentação online. Disponível em: <https://covid19.gehlpeople.com/>. Acesso em: 14 jul. 2020.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais. **Periódico Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), n.12, p. 242-250, 2006. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf. Acesso em: 01 jul. 2020.

GONÇALVES, Peterson Dayan Machado; RIBEIRO, Rômulo José da Costa. O desempenho da mobilidade urbana a partir da configuração espacial da cidade. In: CONGRESSO PLURIS, 8., 2018, Coimbra. **Atas do Congresso**. Disponível em: <https://www.dec.uc.pt/pluris2018/Paper1216.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

GOOGLE. **Google Earth website**. Disponível em: <https://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/>. Acesso em: 20 jun. 2020.



OBSERVADR





II SLAEDR SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL
VI SIDER SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
III SIDETEG SEMINÁRIO DA REDE IBERO-AMERICANA DE ESTUDOS SOBRE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E GOVERNANÇA
04 A 06 DE NOVEMBRO DE 2020

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades. **Panorama de Pato Branco**. 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/pato-branco/panorama>. Acesso em: 20 jun. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução Carlos S. M. Rosa. 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KUNEN, Adriana. *et al.* Contextualização do desenvolvimento urbano do município de Pato Branco-PR nos últimos dez anos a partir de dados de sensoriamento remoto. **Revista Brasileira de Geografia Física**, v.12, n.02, p. 681-696, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/rbge/article/view/238678>. Acesso em: 26 jun. 2020.

LINDE, Pablo. O ar livre como profilaxia contra o coronavírus. **El País**, Madri, 29 mai. 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/sociedade/2020-05-29/o-ar-livre-como-profilaxia-contr-o-coronavirus.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

ONU-HABITAT. **UN-Habitat COVID-19 Response Plan**. Abril 2020. Apresentação online. Disponível em: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/04/final_un-habitat_covid-19_response_plan.pdf. Acesso em: 14 jul. 2020.

PATO BRANCO. Prefeitura Municipal. **Secretaria de Planejamento Urbano**. Mapas temáticos, 2006.

PATO BRANCO. Portaria Municipal Nº 06/2020. **Secretaria de Engenharia, Obras e Serviços Públicos**. Disponível em: <http://www.patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/portaria-006-2020.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2020.

PFEIFER, Laura. **The Planner's Guide to Tactical Urbanism**. 2013. Apresentação online. Disponível em: <https://reginaurbanecology.files.wordpress.com/2013/10/tuguide1.pdf>. Acesso em: 13 jul 2020.

PIZARRO, Eduardo Pimentel. **Interstícios e interfaces urbanos como oportunidades latentes: o caso da favela de Paraisópolis**. Orientadora: Dra. Joana C. S. Gonçalves. 2014. 188 f. Dissertação (Mestrado) – Área de Concentração: Tecnologia da Arquitetura. FAUUSP, São Paulo, 2014. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16132/tde-19122014-155950/publico/EDUARDO_PIZARRO.pdf. Acesso em: 08 jul. 2020

TUPA. Cartilha COVID-19. **Transporte Urbano de Pato Branco**. Pato Branco, 2020. Disponível em: <http://tupapb.com.br/images/PlanilhaAtualizadaCOVID19.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2020.



OBSERVADR

